

ABOUT AUTHOR



Fabio Ruberti 🌟

•Nationality: Italian •Education: Master Degree in History (U/W Archaeology thesis)•Pisa University (Italy); PhD in Maritime Civilizations University of Haifa (Israel). Mother language: Italian. •Foreign languages: English, fluently speaking and writing at professional and university level. Dive instructor and entrepreneur in diving businessless

PAPERS
53

FOLLOWERS
492

+ Follow



◆ History, Military History, Maritime Archaeology, Historical Archaeology, Maritime History, Underwater Archaeology, Nautical Archaeology, Mediterranean Underwater Archaeology, Shipwrecks,

L'EPOPEA DELLO SCIRE' - SUB - (Italiano)

Shipwrecks of the 19th and 20th Century, Wrecks less

La storia del sommergibile della X MAS Scirè e della spedizione della IANTD, guidata da Fabio Ruberti, con l'obiettivo dello studio del relitto del glorioso relitto, medaglia d'oro alla bandiera.

© 2019 •

**LA MINUZIOSA RICOSTRUZIONE
DELLE GESTA DI UNO DEI NOSTRI
PIÙ EROICI SOTTOMARINI
DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE
FATTA DAI SUBACQUEI
DELLE IANTD EXPEDITION**

L'EPOPEA DELLO SCIIRE'

Testo di FABIO RUBERTI

Foto di JUREK LEWANDOWSKI

*Ricerca storica di GIUSEPPE CELESTE
e FABIO RUBERTI*

Chissà per quali oscuri disegni del destino mi trovo qui, nel Golfo di Haifa, diretto su un relitto che avevo già visitato trent'anni prima senza sapere esattamente cosa fosse, con la superficialità e l'inconsapevolezza dei ventenni. Nell'agosto del 1978 mi trovavo con dei subacquei israeliani a Cesarea Marittima, l'antico porto di Erode il Grande. Dopo un'immersione, uno di loro mi disse che appena fuori Haifa c'era un sommergibile della Seconda Guerra Mondiale, probabilmente italiano, e che alcuni suoi amici sapevano esattamente dove si trovava.

Un paio di giorni dopo, eravamo su un piccolo gommone, in un mare con una fastidiosa onda lunga, proprio sulla verticale di quel relitto; montato il Royal Mistral sul bibombola e indossati la muta Calypso e il Fenzy, iniziai l'immersione. Nei ricordi di quel giorno vedo, in un'acqua intorbidita dalla sospensione, una torretta con i periscopi, un grosso squarcio con rottami tutto intorno e uno scafo adagiato su

IL SUO NOME È ASSOCIATO ALLE
MIRABOLANTI IMPRESE DEGLI
UOMINI RANA CHE CON I FAMOSI
MAIALI VIOLARONO I PORTI INGLESI
IN MEDITERRANEO, TANTO DA
DIVENTARE ESSO STESSO UNA
LEGGENDA PERSINO TRA I NEMICI,
CHE AD HAIFA GLI TESERO
UN'IMBOSCATA E LO AFFONDARONO
CON TUTTO L'EQUIPAGGIO SENZA
NEMMENO LASCIARGLI UNA
POSSIBILITÀ DI RESA. I RESTI
DI 16 MARINAI SONO ANCORA
IMPRIGIONATI NELLA ZONA DI
PRUA DEL RELITTO, CHE SI TROVA
A SOLI 35 METRI DI PROFONDITÀ E
POTREBBE FACILMENTE DIVENTARE
UNA META DI RISPETTOSO
PELLEGRINAGGIO PER I SUB ITALIANI



un fianco. Era la prima volta che vedevo il relitto di un sommergibile, anzi, forse era la prima volta che vedevo un relitto così intero.

Dovetti aspettare ben sei anni per capire dove mi ero immerso e che esperienza indimenticabile avevo vissuto. Infatti, nel settembre del 1984 lessi sui giornali che davanti ad Haifa una spedizione della Marina Militare italiana aveva recuperato i resti dei marinai di un sommergibile italiano affondato nel 1942: lo *Scirè*.

LA CLASSE 600

Dopo la Prima Guerra Mondiale le nazioni ex-belligeranti cercarono di procedere verso accordi di disarmo nel tentativo di evitare una nuova corsa agli armamenti. Con la conferenza di Washington del 1921 si riuscì a limitare la crescita delle flotte di superficie, ma fu un fallimento nel regolamentare gli armamenti sottomarini. La successiva conferenza di Londra del 1930 riuscì nel tentativo di controllarne l'espansione definendo due classi di sommergibili: gli oceanici, con un massimo di duemila tonnellate di stazza, e i costieri, con un massimo di seicento. Gli accordi di questa convenzione diedero l'opportunità all'Italia di puntare sulla seconda classe, poiché era idonea all'impiego nel Mediterraneo e perché le regole ne concedevano un numero illimitato. Prese perciò origine la classe più numerosa dei sommergibili italiani, definita appunto "600", con ben cinquantanove imbarcazioni costruite e divise in cinque serie: Argonauta, Sirena, Perla, Platino, detta anche Metalli, e Adua, conosciuta anche come Africani. Lo *Scirè* apparteneva a quest'ultima.

Le varie serie differivano solamente in pochi particolari, i sommergibili furono costruiti da diversi cantieri: Oto di Muggiano (Sp), Crda di Monfalcone (Go) e Tosi di Taranto.

I "600" erano sommergibili costieri o di media crociera, come si preferiva definirli allora, erano composti da tre distinte sezioni: lo scafo interno, lo scafo esterno e le sovrastrutture. Lo scafo interno, detto anche scafo resistente, era composto da varie sottosezioni cilindriche sigillate agli estremi da calotte emisferiche, lungo le quali c'erano i tubi lanciasiluri. Un'altra sezione cilindrica era situata nella parte centrale sovrastante la camera di manovra e costituiva la parte resistente della torretta. Lo scafo esterno era costruito con forma

idrodinamica poiché era la parte del battello che affrontava la navigazione e il contrasto del mare.

Lo scafo resistente, che è tutto ciò che rimane oggi del relitto dello *Scirè*, era composto da ordinate perfettamente circolari alle quali erano inchiodate diverse lastre di acciaio a forma di mattonella. Le piastre erano d'acciaio al nichel e avevano uno spessore di quindici millimetri verso il centro del battello e di dodici millimetri verso le estremità. Ciascuna piastra era assicurata da una doppia fila di rivetti, con una contro piastra sistemata internamente ed esternamente alla giuntura.

Durante le prove, lo scafo si dimostrò eccezionalmente forte, andando oltre le specifiche del progetto; nell'impiego operativo, infatti, più di un battello raggiunse quote ben più profonde di quella massima di collaudo, che era di ottanta metri.

Lo scafo resistente era suddiviso in sei compartimenti, più la torretta. Cominciando dalla parte poppiera, il primo compartimento era la camera di lancio posteriore, spazio nel quale erano alloggiati anche i motori elettrici e la garitta. Seguiva il secondo, che conteneva i locali dei motori termici; nel terzo compartimento erano gli alloggi sottufficiali e i locali dei motori elettrici ausiliari. Nel quarto erano collocate la camera di manovra e la sovrastante torretta, nel quinto gli alloggi ufficiali con la stazione ricetrasmittente e il locale idrofonico, infine, nel sesto, c'erano il locale di lancio e la garitta di accesso anteriore. Ogni compartimento era

diviso da una parete stagna capace di sopportare pressioni fino a ottanta atmosfere.

Lo scafo esterno era composto da lastre di sette millimetri, parte dello spazio tra lo scafo interno resistente e quello esterno era utilizzato per lo stivaggio della nafta e dell'acqua di zavorra. Il piano di calpestio era ricoperto da listelli di legno di teak bullonati alla struttura. La forma della prua variava a seconda della classe: gli Argonauta avevano una prua abbastanza tozza, mentre le serie successive ne avevano una detta a squalo, di profilo molto più slanciato.

L'impianto di propulsione era composto da motori termici diesel da settecento HP a quattrocentocinquanta giri al minuto e motori elettrici a corrente continua, a doppio indotto, in grado di sviluppare una potenza massima di quattrocento HP a trecentodieci giri al minuto. I sommergibili costruiti a Muggiano adottarono motori termici Fiat ed elettrici Marelli, quelli costruiti a Monfalcone imbarcarono motori sia termici che elettrici Crda prodotti nel cantiere stesso, infine quelli realizzati a Taranto impiegarono motori diesel Tosi ed elettrici Marelli. La batteria di accumulatori era suddivisa in due sotto-



Fabio Ruberti, autore del servizio, nel 1978. In alto, i sub delle Iantd Expedition sul relitto dello *Scirè*. A destra, i sommergibili della Classe 600.

batterie di cinquantadue elementi ciascuna, sistemate in due locali separati. Durante la navigazione in superficie il motore diesel trascinava l'indotto del motore elettrico e trasmetteva il moto all'elica, per la navigazione in immersione il motore termico veniva scollegato e il motore elettrico, alimentato dalla batteria, azionava l'asse dell'elica. Durante la carica delle batterie, veniva scollegato l'asse dell'elica e il diesel trascinava il motore elettrico, che funzionava da dinamo. I sommergibili classe 600 avevano un unico timone verticale semicompensato dotato di due stazioni di manovra elettrica, una in plancia e una in camera di manovra. E due erano anche le manovre manuali, una primaria e una di emergenza, entrambe nella camera di lancio posteriore. Le variazioni di quota venivano governate da due coppie di timoni orizzontali, la coppia prodiera era abbattibile, mentre quella poppiera era fissa. Entrambe le coppie di timoni potevano essere manovrate elettricamente, oppure manualmente in caso di emergenza.

L'impianto di immersione ed emersione era composto da due casse di zavorra, tre doppi fondi e dalla cassa di emersione; ciascuna cassa era dotata di valvole di allagamento e di sfogo d'aria. Questo sistema permetteva l'immersione imbarcando l'acqua nelle due casse di zavorra e l'emersione scaricando l'acqua imbarcata per mezzo dell'aria compressa, che provvedeva ad alleggerire il battello e renderlo galleggiante. L'armamento era costituito da sei tubi lanciasiluri da cinquecentotrentatré millimetri, quattro prodieri e due poppieri, un cannone da 100/47 a proravia della torre, in seguito sbarcato sui trasportatori come lo *Scirè* per fare posto ai cassoni per i siluri a lenta corsa (SLC), e due mitragliere da 13,2 millimetri posizionate in plancia.

I membri dell'equipaggio erano, in situazioni normali, una quarantina: quattro ufficiali, dieci sottufficiali e una trentina di comuni. I quattro ufficiali erano il comandante, di solito un tenente di vascello, il secondo e due ufficiali macchine. I sommergibili che furono adibiti al compito di trasportatori in genere avevano una decina di membri d'equipaggio in più, esclusi gli incursori trasportati, e il comandante, vista la delicatezza e l'importanza del compito, era un capitano di corvetta. Infine, per i bisogni alimentari dell'equipaggio era installata una cella frigorifera

con un congelatore per la produzione di ghiaccio in blocchetti necessario per la conservazione dei viveri; inoltre, i battelli erano dotati di due cucine, una delle quali elettrica, da usare in immersione, e una a nafta, sistemata nella falsa torre, da usare solo in superficie.

Come accennato, lo *Scirè* faceva parte della serie Adua, detta anche degli Africani perché tutti i sommergibili prendevano il nome da località dell'Africa Orientale dove si erano svolti battaglie o avvenimenti importanti per la conquista coloniale e dell'Impero. Infatti, lo *Scirè* è una regione a ovest di Adua dove, tra febbraio e marzo del 1936, si svolse una sanguinosa ma vittoriosa battaglia per gli italiani, nella quale il Secondo Corpo d'Armata perse oltre mille uomini, causandone però la perdita di circa settemila agli etiopi e rimanendo padrone del campo e della via per Adua.

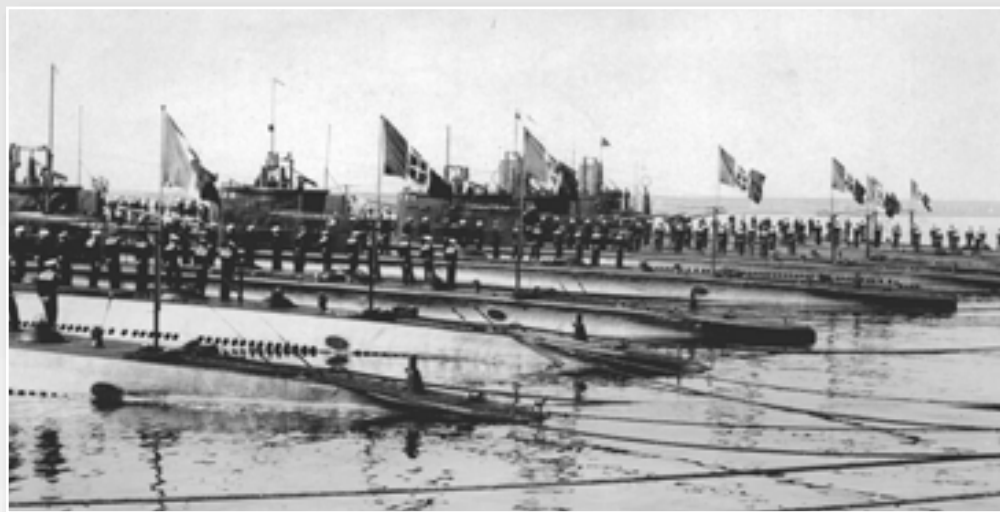
Il sommergibile fu impostato nei cantieri Oto di Muggiano, nei pressi di La Spezia, il 30 gennaio 1937, dieci mesi dopo il vittorioso scontro africano, perciò, si pensò di dargli il nome di quella località così importante per le armi italiane. Poco meno di un anno dopo, il 6 gennaio 1938, nel giorno della Befana, avveniva il varo, presenziato dal comandante del Regio Arsenal di La Spezia, ammiraglio

Femminile di Pistoia.

Lo *Scirè* entrava finalmente in servizio e iniziava la sua storia gloriosa. Il primo comandante, per un brevissimo periodo di tempo, fu il capitano di corvetta Alessandro Michelagnoli, seguito dal tenente di vascello Adriano Pini, che lo portò in combattimento facendogli ottenere il primo successo. Allo scoppio del conflitto fu assegnato alla Quindicesima Squadriglia del Primo Gruppo Sommergibili di base alla Spezia; un mese esatto dopo l'inizio delle ostilità, il 10 luglio 1940, il comandante Pini, promosso capitano di corvetta, al largo dell'isola dell'Asinara affondò il piroscafo armato francese *Cheik*, di millecinquantotto tonnellate, riuscendo a salvare dieci naufraghi dell'equipaggio. Nell'agosto successivo il sommergibile passò al comando del capitano di corvetta Junio Valerio Borghese e assegnato alla Prima Flottiglia MAS con il compito di trasportatore; grandi cose bollivano in pentola e per lo *Scirè* si preparava un futuro di gloria.

IL RITORNO

Qualche giorno dopo quella giovanile immersione sul relitto, per me ancora sconosciuto, dello *Scirè*, partii da Haifa al mattino e arrivai a tarda sera a Eilat, attraverso il Negev, su un traballante



Cattaneo, e dal direttore del cantiere, ingegner Figari; madrina della cerimonia era Adelaide Mori Gasparini, consorte del comandante del sommergibile *Malachite*. Consegnato alla Regia Marina il 25 aprile seguente per il completamento dell'allestimento, il 19 giugno, sempre alla Spezia, gli fu consegnata la bandiera di combattimento dalla madrina Anita Baldi, fiduciaria del Fascio

autobus della compagnia Egged. Dopo una settimana di immersioni strabilianti in luoghi allora immacolati, mi spostai a sud, prima a Nuweiba e poi a Dahab, infine a Sharm el Sheik. Là conobbi una Naama Bay deserta, con una base della marina israeliana sul lato nord della baia e un piccolo diving, il Red Sea Divers di Howard Rosenstein, sul lato sud. Vi rimasi per oltre due mesi e vi ritornai

nel 1981, poi nell'84 e nell'89.

Non ebbi più occasione di andare ad Haifa. Il ricordo vago di quella immersione sullo Scirè non mi aveva, però, mai abbandonato e si ripropose con forza in seguito alla recente presentazione fatta dall'ammiraglio Celeste della storia di questo sommergibile, intitolata "L'anima dello Scirè". Contemporaneamente, in internet incominciavano a girare le prime immagini del relitto, che guardavo e riguardavo cercando di individuare qualche scorcio che combaciasse con ciò che mi ricordavo di quella immersione di tanti anni prima.

Un'altra casualità fu che ero stato invitato più volte dal collega di allora della lantd Israel ad andare da lui a fare immersioni. Invito che mi era stato poi riproposto anche dal titolare del Dan Israel, Shai Roth. Infine ci fu anche la necessità di tornare per contatti di lavoro a Sharm, perciò nella mia mente si prefigurò l'idea di un percorso al contrario di quello che avevo fatto trenta anni prima: da Sharm a Eilat, da Eilat ad Haifa e poi sullo Scirè. Il supporto mi sarebbe stato dato da Shai Roth perché il titolare della lantd Israel in quel periodo era negli Usa.

Finalmente, il 27 novembre 2007 presi il volo diretto da Pisa a Sharm el Sheik, dove feci gli incontri di lavoro in agenda con Fabio Brucini della Free Style, Ivan Incalza e Silvia Grassini del progetto Teknika; questi ultimi due mi avrebbero seguito come video operatori nella spedizione ufficiale lantd dell'anno successivo. E dopo una settimana passata a Sharm iniziai il mio viaggio sentimentale a ritroso di come lo avevo fatto trent'anni prima. Non vedevo l'ora di ritornare sul quel relitto, ormai parte più del mio immaginario che della realtà vissuta.

Il giorno dell'immersione il mare aveva la stessa onda lunga di quella mia prima visita, un segno del destino o un semplice caso? L'acqua aveva anche la stessa sospensione e mentre scendevo tornavo indietro nei ricordi. Il relitto mi apparve esattamente come lo avevo nella mente, non vidi però i lunghi periscopi e la prua mi sembrò un poco più sbandata e con meno detriti intorno. Verso poppa c'erano grosse catene incrociate che cingevano lo scafo, e anche queste non erano nei miei ricordi. Poi vi era una targa incrostata a memoria dei caduti posta su un boccaporto: sicuramente non c'era all'epoca della mia prima immersione. Erano passati

trent'anni, la visibilità era scarsa come allora, ma stavo respirando una nitrox 30 da un ottimo erogatore invece che l'aria vaporizzata del mio vecchio Royal Mistral. Inoltre, la maturità e l'esperienza mi permettevano di recepire ogni dettaglio di quanto vedevo. Ero lì! Dopo trent'anni ero di nuovo sullo Scirè, ma adesso sapevo esattamente cosa stavo facendo e dov'ero.

Il piccolo monobombola e la muta umida ricreativa che stavo adoperando mi riportarono alla realtà. Se pur non facesse molto freddo, era comunque dicembre e il gas incominciava a scarseggiare. Feci l'ultimo giro, mi soffermai un minuto in raccoglimento per i caduti e subito dopo iniziai la risalita. Espressi la mia gratitudine agli amici israeliani per aver organizzato l'immersione, forse per loro banale, ma così importante per me e i miei ricordi. E già, nella mia mente, incominciò a prendere forma il progetto di una spedizione ufficiale lantd per ricordare in maniera degna lo Scirè e i suoi uomini, nonché per riportarne alla memoria la storia.

LA DECIMA

La crisi e la Guerra d'Etiopia del 1935 avevano messo chiaramente in risalto che la Francia, ma soprattutto l'Inghilterra, erano le avversarie strategiche che controllavano quasi totalmente la navigazione nel Mediterraneo e nel Mar Rosso fino all'Indiano. Le sanzioni economiche che la Società delle Nazioni aveva adottato nei confronti dell'Italia erano state volute e manovrate politicamente dalle due democrazie coloniali o, come si diceva allora, plutocrazie (governi del denaro). La Home Fleet entrò nel Mediterraneo a rinforzare la Mediterranean Fleet e la Marine National, in ostilità all'Italia e a sostegno del mantenimento delle sanzioni emanate il 18 novembre 1935, che proibivano sostanzialmente l'esportazione di merci italiane e le importazioni dall'estero.

Questo danneggiò irreparabilmente le relazioni italiane con i franco - inglesi e le migliorò con la Germania, che non aderì al boicottaggio economico dell'Italia; con questa crisi internazionale furono poste perciò le basi degli schieramenti futuri. Per la Regia Marina si prefigurò chia-

ramente che il problema principale da risolvere era come proteggere dall'ostilità franco - britannica i traffici commerciali e militari, vitali per la nazione, e come bilanciare strategicamente le flotte avversarie in caso di un futuro conflitto. La disparità di mezzi era evidente, solo gli inglesi potevano disporre di oltre ottocentomila tonnellate di navi militari in Mediterraneo, mentre l'Italia, nell'autunno del 1935, non aveva alcuna nave da battaglia efficiente e in grado di contrastare la flotta inglese o francese. Le prime due corazzate della classe Littorio erano state impostate solo nell'ottobre dell'anno prima, mentre le due della classe Cavour erano in cantiere per miglioramenti. La prima linea poteva contare solo sulle due corazzate classe Duilio, dotate di artiglieria antiquata, contro una enorme potenza di fuoco inglese. Perciò fu indispensabile riequilibrare le forze riesumando il concetto dei mezzi d'assalto che tanti successi avevano dato alla Marina du-



A sinistra, la torretta dello Scirè. Sopra, il particolare dei periscopi come si presentano oggi. A destra, i sub italiani al lavoro.

rante la Prima Guerra Mondiale contro la potente flotta asburgica.

Le basi erano state poste da Rizzo con l'affondamento della *Wien* e della *Szent Istvan* per quanto riguardava i mezzi di superficie e per quelli subacquei Paolucci e Rossetti avevano ottenuto una grande vittoria con l'affondamento della corazzata *Viribus Unitis* nel porto di Pola. Ovviamente adesso si trattava di creare nuove armi e strategie, poiché affrontare la flotta inglese in Mediterraneo significava avere a che fare con distanze operative maggiori rispetto a quelle dell'Adriatico e con un avversario più esperto e aggressivo di quello asburgico.

La nazione si stava impegnando in una impresa dagli imprevedibili sviluppi sul piano militare e politico. Diversi furono i sostenitori e gli attori dell'impegno su questa linea strategica, ma la coppia di ufficiali più audace e creativa in questo campo fu sicuramente quella di due tenenti del Genio Navale, Teseo Tesei

ed Elios Toschi. Fra i molti che avevano idee originali per sviluppare nuove armi offensive, i due ufficiali del Genio riuscirono a realizzare la torpedine semovente, l'arma subacquea che otterrà i maggiori successi della Marina nella Seconda Guerra Mondiale: il Siluro Lenta Corsa (SLC), soprannominato dai nostri incursori

"maiale" e dai nemici inglesi "human torpedo", torpedine umana.

La dipendenza operativa di questo nuovo nucleo sperimentale fu assegnata al Primo Gruppo Sommergibili della Spezia. La base e l'arsenale diventarono una fucina di addestramento, esperimenti e sviluppo di nuovi mezzi ed equipaggiamenti. Per aumentare la segretezza delle attività fu impiantata una base nella pineta di Marina di Vecchiano, alla foce del fiume Serchio, in provincia di Pisa. Colà, nella più completa segretezza, si testavano migliorie tecniche agli auto-respiratori ad ossigeno, mute, pinne, maschere e orologi subacquei. Tutti questi equipaggiamenti, oggi di uso comune, erano considerati allora segreti militari di massimo livello con i quali si sperimentavano uscite di incursori subacquei dai sommergibili, ci si allenava a cavalcare i maiali e a trasportare a nuoto, in immersione, bauletti esplosivi con i quali attaccare le navi nemiche. Insomma, in quel periodo non solo si gettavano le basi di mitiche e gloriose imprese militari, ma incominciò lì anche gran parte della storia della subacquea moderna. Fra quegli uomini c'era anche il famoso pioniere della subacquea italiana Luigi Ferraro, Medaglia d'Oro per l'affondamento di due piroscafi per mezzo di bauletti esplosivi e poi fondatore della Technisub.

L'unità segreta fu denominata in seguito Prima Flottiglia MAS e le vennero inizialmente assegnati quattro sommergibili della classe 600: l'*Iride*, il *Gondar*, l'*Ambra* e lo *Scirè*. Il loro compito sarebbe stato quello di trasportare in maniera occulta gli SLC e gli incursori

in prossimità dell'obiettivo. Ognuno di essi avrebbe potuto trasportare tre SLC e al massimo undici incursori.

Il nemico primario, in quel momento, erano gli inglesi con la Mediterranean Fleet, di base ad Alessandria, e la Force H, di base a Gibilterra. I nostri sommergibilisti e gli incursori si prepararono a combatterli con determinazione e senza esclusione di colpi, convinti di difendere gli interessi della patria dal soffocante colonialismo britannico. Le prime due incursioni furono tentate contro il porto di Alessandria e furono denominate GA 1 (22 agosto 1940, sommergibile *Iride*) e GA 2 (30 settembre 1940, sommergibile *Gondar*) e risultarono disastrosi fallimenti: entrambi i battelli furono persi assieme agli SLC e a molti uomini. Epico fu il salvataggio dei superstiti dell'*Iride* nel Golfo di Bomba da parte degli incursori.

In concomitanza con la GA 2 avrebbe dovuto aver luogo anche la BG 1, cioè la prima incursione contro Gibilterra e prima missione come trasportatore dello *Scirè*, al cui comando fu assegnato Junio Valerio Borghese. Il 29 settembre 1940, a sole cinquanta miglia dall'obiettivo, Supermarina comandò di non dare luogo all'attacco per "mancata presenza" di unità militari nemiche nella base di Gibilterra. Il comandante Borghese, con grande perizia, riportò sommergibile, equipaggio e incursori indenni a La Spezia.

I fallimenti e gli inconvenienti portarono a una radicale ristrutturazione del reparto che, a partire dal 15 marzo 1941, fu denominato Decima Flottiglia MAS, si dice in onore della Decima Legione

Gemina, la prediletta di Cesare. Il nuovo comando fu organizzato in un ufficio piani, in una sezione studi e materiali e in una segreteria. Il reparto operativo fu diviso in due: il reparto di superficie fu affidato al capitano di corvetta Giorgio Giobbe, il reparto subacqueo, dal quale dipendevano la scuola sommozzatori Gamma di Livorno, la scuola piloti siluri di Bocca di Magra (Pi), il gruppo sabotatori e i sommergibili trasportatori di base alla



Spezia, fu affidato al capitano di corvetta Junio Valerio Borghese, che legherà indissolubilmente il suo nome a quello dello *Scirè* e della Decima, dai momenti di gloria a quelli dell'amarezza.

IL PRINCIPE E IL SOMMERGIBILE

Junio Valerio Borghese fu sicuramente il personaggio più emblematico di queste vicende. Le sue scelte in seguito all'armistizio dell'8 settembre 1943 e le vicende del dopoguerra possono essere oggetto di giudizi controversi. Di antiche origini nobiliari senesi, egli nacque nel 1906, figlio secondogenito di Livio Borghese, in una delle famiglie più blasonate della nobiltà capitolina, la madre era la principessa Valeria Maria Alessandra Keun.

Come conseguenza del fatto che il padre era un diplomatico, Junio visse nei primi anni in viaggio fra l'Italia e le principali capitali estere, soggiornando in Cina, Egitto, Spagna, Francia e Gran Bretagna. Nel 1922 venne ammesso ai corsi della Regia Accademia Navale di Livorno, dalla quale uscì nel 1928 con il grado di guardiamarina, il suo primo imbarco fu sull'incrociatore *Trento*.

Nel 1930 venne promosso sottotenente di vascello, successivamente frequentò il corso superiore dell'Acca-

demia Navale e nel 1932 venne trasferito ai sommergibilisti. Sposò a Firenze, il 30 settembre 1931, la nobile russa Daria Wassilievna, contessa Olsoufieff Schouvalov, dalla quale ebbe quattro figli. Dopo aver frequentato il corso di armi subacquee, nel 1933, promosso tenente di vascello, conseguì i brevetti di palombaro ordinario e di grande profondità, nel 1935 ricevette il primo incarico di sommergibilista, partecipando alla guerra d'Etiopia, dapprima imbarcato a bordo del sommergibile *Tricheco*, successivamente del *Finzi*. Nel 1937, con il sommergibile *Iride* prese parte alla Guerra Civile Spagnola, venendo decorato l'8 aprile 1939 della medaglia di bronzo al valor militare. Trasferito successivamente presso la base di Lero, nel Dodecanneso, vi rimase fino all'entrata in guerra dell'Italia, il 10 giugno 1940.

Nelle prime fasi del conflitto, come comandante del sommergibile *Vittor Pisani*, il 9 luglio 1940 Junio Valerio Borghese prese parte alla battaglia di Punta Stilo e nell'agosto successivo prese il comando dello *Scirè*.

Già conoscevo molto della storia di Borghese e dello *Scirè*, ma quando decisi di fare la spedizione iniziai a documentarmi in maniera scientifica. Ebbi anche la fortuna che Carla Binelli, mia

sempre al comando di Borghese, lasciò La Spezia con a bordo tre SLC e i rispettivi equipaggi. Gli obiettivi erano la corazzata *Barham* e gli incrociatori *Southampton* e *Kent*.

All'una e ventuno del 30 ottobre, come previsto, il comandante fece fermare il suo sommergibile a trecentocinquanta metri da riva, su un fondale di dieci metri, in prossimità della parte spagnola della Rocca e rilasciò i tre SLC. Ma i mezzi subacquei e le tecniche di attacco non erano ancora a punto, gli apparecchi e gli autorespiratori degli operatori ebbero svariate avarie e anche questa missione fu sostanzialmente un fallimento. L'SLC numero uno, con il tenente di vascello Gino Birindelli e il secondo capo palombaro Damos Paccagnini, giunse a soli settanta metri dalla *Barham*. Paccagnini ebbe problemi al suo Aro e il maiale si fermò, gli sforzi di Birindelli di trascinarlo non sortirono alcun effetto, i due incursori furono catturati poche ore dopo.

L'SLC numero due, del capitano Teseo Tesei del Genio Navale e del sergente palombaro Alcide Pedretti, ebbe problemi alla bussola e alla pompa. L'Aro di Tesei si allagò completamente e anche quello di riserva, prontamente indossato, ebbe problemi. Tesei decise di continuare fino al limite della resistenza, poi desistette distruggendo l'equipaggiamento. Entrambi gli uomini riuscirono a stabilire il contatto con l'agente italiano sul posto e a rientrare in Italia.

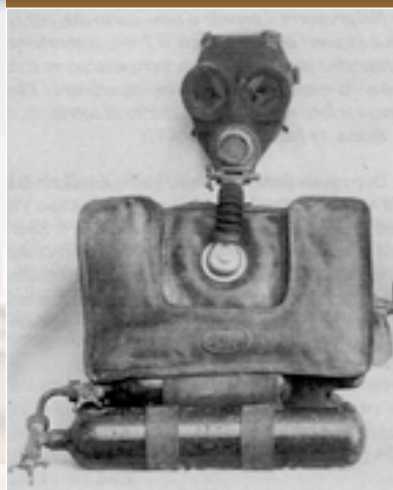
Anche l'SLC numero tre, con a bordo il sottotenente di vascello Luigi Durand de la Penne e il secondo capo palombaro Emilio Bianchi, ebbe una sorte simile al precedente e anche questi due incursori furono recuperati dall'agente segreto e rimpatriati. A Borghese e Birindelli fu conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

La missione aveva evidenziato che agli operatori degli SLC doveva essere evitato lo stress della navigazione di avvicinamento all'obiettivo e nel contempo aveva verificato l'efficienza della rete spionistica italiana in Spagna a supporto delle operazioni contro Gibilterra.

Dopo aver assunto, nel marzo 1941, il comando del reparto subacqueo della Decima, a Borghese fu comandato di condurre lo *Scirè* nella terza incursione contro Gibilterra: l'Operazione BG 3. Così, il 15 maggio il principe lasciò di nuovo con il suo sommergibile La Spezia e dopo aver imbarcato i tre siluri che



Junio Valerio Borghese, che legò il suo nome allo *Scirè*. A sinistra, un maiale in azione. Sotto, un Aro usato dagli uomini rana.



collega di lavoro, mi regalò una copia, ricevuta in eredità dal nonno, della prima edizione (1950) dell'autobiografia delle vicende belliche fino al settembre 1943 di Borghese: "Decima Flottiglia Mas", nella quale con prosa scarna, ma molto efficace, e soprattutto con molta semplicità, il principe narra le vicende della Decima e dello *Scirè* facendo sembrare ordinarie cose invece eccezionali. Allo *Scirè* fu assegnata l'Operazione BG 2, il secondo attacco a Gibilterra. Il 21 ottobre 1940 il sommergibile,

ormai tutti chiamavano comunemente maiali, diresse un'altra volta la prua verso la Spagna. A bordo, però, non c'erano gli incursori, che, dopo le precedenti esperienze, erano stati mandati sul posto in aereo e nascosti sulla nave cisterna *Fulgor*, alla fonda nel vicino porto di Cadice sin dall'inizio delle ostilità e utilizzata come nave appoggio per i sommergibili.

La notte del 23 lo *Scirè* arrivò nel porto spagnolo, si affiancò alla *Fulgor* e imbarcò gli equipaggi dei maiali: per l'SLC numero uno il tenente di vascello Decio Catalano e il sergente palombaro Giuseppe Giannoni, per l'SLC numero due

recuperati dai nostri agenti, che li fecero rientrare in Italia senza alcun sospetto né degli inglesi né degli spagnoli.

Quest'ultimo fallimento metteva a dura prova il morale degli incursori, ma tutti sentivano che ormai i problemi tecnici e operativi erano vicini a essere definitivamente risolti. A fine luglio, Borghese assunse il comando interinale della Decima, pur rimanendo al comando diretto del reparto subacqueo, e il 10 settembre lasciava di nuovo La Spezia con lo *Scirè* per Gibilterra. Iniziava l'Operazione BG 4, praticamente la replica di quella precedente: gli equipaggi erano gli stessi, solo Marceglia passò di

ydale, di ottomilacentoquarantacinque tonnellate.

LA SCOPERTA A BLETCHLEY PARK

Sentivo che la fine misteriosa dello *Scirè* dava valide motivazioni affinché l'aspetto di ricerca storica delle spedizioni lantd, che come è noto non si occupano solo di subacquea tecnica ma hanno obiettivi culturalmente molto più vasti, venisse soddisfatto, quantomeno tentando di chiarire gli interrogativi ancora senza risposta. Nella conferenza dell'ammiraglio Celeste sul sommergibile erano stati posti alcuni dubbi sulla sua fine, presupponendo che fosse stata la fredda esecuzione di un avversario scomodo, caduto in una trappola mortale, al quale non si voleva concedere alcuno scampo. La tesi si basava principalmente sulle affermazioni di un noto politico israeliano, Arie "Lova" Eliav, che aveva servito come artiglieriere delle batterie costiere di Haifa nel Quattordicesimo Coast Regiment anglo - palestinese e che il 10 agosto 1942 aveva assistito, e al contempo era stato fra gli artefici, dell'affondamento dello *Scirè*.

Quel giorno fatale era di guardia presso il pezzo numero due della batteria centrale antinave del molo di Haifa. Sostanzialmente affermava che già dal giorno precedente tutte le difese erano in allarme e che si stava aspettando l'arrivo di un sommergibile, anche se non si sapeva esattamente quale o quando. Oltre all'artiglieria costiera erano pronti navi e aerei. Tutto il sistema di difesa antisommergibile di Haifa era allertato e allo *Scirè* non fu lasciata possibilità di resa. Nel 1984, all'epoca della prima missione della Marina Italiana, Eliav affermò che "valorosi marinai italiani persero la vita per effetto di una esecuzione che l'ammiraglio Cunningham ordinò e guidò dal suo ufficio di Alessandria...". Affermazioni molto forti di un testimone che comunque avevano bisogno di una verifica storica ben documentata.

Alle undici e un quarto lo *Scirè* fu intercettato da un idrovolante Walrus nel punto di coordinate 33°11' N - 35°08' E, nelle acque al confine con il Libano, a nord della città di Naharia, e da quel momento partì la caccia, che terminò alle sedici e dieci, come riportano i documenti inglesi: il sommergibile emerse poco a largo del porto di Haifa, non si sa esattamente perché, forse perché già danneggiato da cariche di profondità, forse per permettere all'equipaggio di



il tenente di vascello Licio Visentini e il palombaro scelto Giovanni Magro, per l'SLC numero tre il tenente di vascello Amedeo Vesco e il tenente del Genio Navale Antonio Marceglia.

Tutti erano fiduciosi nel successo di questo terzo tentativo, ma le amarezze non tardarono ad arrivare: la prima fu che nessuna nave militare era presente a Gibilterra, perciò si decise di proseguire contro navi mercantili d'importanza strategica. Borghese atterrò con precisione in prossimità dell'obiettivo e alle ventitré e cinquantotto del 26 maggio lo *Scirè* affiorò, rilasciando gli SLC con gli incursori. Subito il mezzo di Vesco e Marceglia andò irrimediabilmente in avaria, per cui Vesco si aggregò alla coppia Visentini e Magro e Marceglia a quella Catalano e Giannoni. Ma poco dopo anche gli altri due siluri andarono in avaria. Alla fine, fortunatamente tutti riuscirono a raggiungere terra ed essere

riserva e fu sostituito da Zozzoli. Il 14 gli incursori furono portati via aerea in Spagna e nascosti di nuovo sulla *Fulgor*, che ormai era diventata la nave appoggio della Decima. Nella notte del 18 lo *Scirè* vi si affiancò e caricò gli equipaggi dei maiali, che all'una e sette minuti del 20 settembre 1941 furono lasciati in mare per dirigersi silenziosi verso la Rocca.

E finalmente arrivò il successo, anche se non contro navi militari. Poche ore dopo, furono affondati nella rada di Algeiras circa ventunomilacinquecento tonnellate di naviglio mercantile. Amedeo Vesco e Antonio Zozzoli affondarono la nave cisterna *Fiona Shell*, di duemilaquattrocentoquarantaquattro tonnellate; Decio Catalano e Giuseppe Giannoni la motonave armata *Durham*, di diecimilaottocentonovantatré tonnellate; Licio Visentini e Giovanni Magro la nave cisterna militare *Denb-*

salvarsi. In emersione fu però facile bersaglio dei colpi dell'artiglieria costiera e di quelli degli aerei e delle navi che lo inseguivano. Una grandinata di colpi gli piovve addosso, alla fine uno, probabilmente dell'artiglieria costiera secondo la testimonianza di Eilav, lo colpì a provavia della torretta e lo fece inabissare. Subito il trawler *HMS Islay* (T-172), una insignificante unità comandata dal Lt. C. H. L. Clarke, si pose sulla sua verticale e lo finì con sei bombe di profondità. Solo due corpi furono trovati sulla spiaggia di Haifa pochi giorni dopo e seppelliti nel cimitero inglese di Kayatt Beach: erano quelli di due incursori, il capitano commissario Egil Chersi e il secondo capo Eugenio Del Ben. Probabilmente erano le due "civette" pronte in prossimità della garitta per l'uscita, quasi certamente già in acqua quando furono investite dallo scoppio delle cariche di profondità.

La tesi della spietata esecuzione dello *Scirè* era molto forte, ma aveva una base di validità e sicuramente non gettava una buona luce sul comportamento inglese. Era una tesi che doveva comunque essere dimostrata da documenti e la mia formazione storica richiedeva di rintracciare le fonti che avrebbero potuto confermarla o negarla. Dopo un po' di arrovellamento nel pensare in quali archivi avrei potuto trovarle, ebbi la folgorazione: Bletchley Park!

Bletchley Park, conosciuta anche come Station X dell'Intelligence Service, durante la Seconda Guerra Mondiale, era stata la sede della Government Code & Cyphers School, nome in codice che indicava il centro di intercettazione e decrittazione dei messaggi in cifra delle forze dell'Asse. Al culmine della guerra ebbe novemila persone in organico, delle quali ben settemila erano ausiliarie addette alle telescriventi e agli uffici. Furono reclutati i migliori professori e ricercatori delle università di Cambridge e Oxford affinché mettessero le loro menti al servizio dello spionaggio e controspionaggio nelle trasmissioni in cifra. Enigma era la macchina crittografica tedesca, ma molte altre con svariati codici erano in servizio nelle forze dell'Asse. La macchina segreta inglese che le decrittava fu chiamata Ultra Secret e fu una specie di antesignana dei moderni computer, con base appunto a Bletchley Park, una villa vittoriana di campagna esattamente a metà strada tra Oxford e Cambridge. Se avessi avuto fortuna, lì avrei trovato

la soluzione al mistero della fine dello *Scirè*. Ma come arrivarci?

I documenti di Bletchley Park erano stati declassati progressivamente a partire dagli inizi degli anni ottanta, ma l'accesso agli archivi non era libero. Incominciai a interessare perciò alcuni amici inglesi che mi avrebbero potuto aiutare. Bletchley Park oggi è solo un museo, gli archivi non sono più lì, ma al Public Record Office di Kew Gardens, a Londra. Nella vecchia base del Government Code & Cyphers School resta solo una biblioteca riservata che contiene le memorie storiche dei servizi segreti di intercettazione e trasmissione in cifra (Sigint, Signal Intelligence). La visione di queste memorie era il bandolo della matassa.

L'occasione di accedere alla biblioteca si materializzò nei primi di settembre del 2008, poco prima della partenza per la spedizione. Mentre mi trovavo a Poole in occasione di una visita alla VR Technology per la presentazione del nuovo computer subacqueo VR X, avevo ricevuto la telefonata che mi comunicava il nulla osta d'accesso alla biblioteca. Il 4 settembre ero a Bletchley Park assieme a Carla Binelli e ci tuffammo negli archivi alla ricerca di indizi sullo *Scirè*.

Il primo libro che consultai fu il XVI Vol. G.C. & C.S. Naval History "The Italian Navy", con numerosi riferimenti alla Decima e alle forze speciali della Regia Marina, ma sostanzialmente gli argomenti erano generali e rimandavano per una maggiore conoscenza alla lettura del XX Vol. "The Mediterranean 1940 - 1943". Lo presi e mi immerse nella lettura. A pagina duecentosedici fui folgorato da una nota: "*Il 10 Agosto il sommergibile trasportatore Scirè è stato affondato al largo di Haifa con i suoi 'siluri umani' a bordo. Le sue intenzioni e il suo avvicinamento erano stati elaboratamente seguiti dallo Special Intelligence ed è stato distrutto in accordo con il piano previsto (N.O.I.C. Palestinian Ports 2300 c 10.8.42; ZTPI/13518, 13687, 13956, 14018, 14032, 14033, 14068, 14410, 16015; CX/MSS/1258/T19, 1265/T3, 1271/T23, 1275/T7)*".

Più chiaro di così! Era l'esplicita dichiarazione che gli inglesi sapevano e avevano distrutto lo *Scirè* in base a un piano premeditato. Mi era stato detto che i volumi di memoria storica erano stati scritti durante il tempo di guerra: in essi ogni affermazione citata doveva essere confermata dai relativi documenti d'operazione inglesi, oppure

dai messaggi intercettati al nemico. Il documento titolato N.O.I.C. si riferiva alla trasmissione del Naval Officer in Charge dei Porti Palestinesi Captain G. O. Lydekker, con la quale si dichiarava ufficialmente l'affondamento dello *Scirè*. Lydekker fu l'uomo che ne diresse la distruzione. Gli ZTPI erano i messaggi intercettati alla Regia Marina, mentre quelli indicati CX/MSS erano quelli intercettati alla Luftwaffe. Chiesi all'archivista dove ne avrei potuto prendere visione e, come era prevedibile, mi rispose: al Public Record Office di Londra.

La mattina dopo mi trovavo a Kew Gardens all'apertura degli archivi del Public Record Office, i quali, se pur razionalissimi, sono un mondo enorme da esplorare. Misi a frutto tutta la mia capacità investigativa e, aiutato dalla bravissima Carla, riuscii per l'ora di chiusura a farmi fare una copia ufficiale di quasi tutti i documenti citati.

Avere quelle veline in mano e sapere che erano state lette personalmente da Churchill mi dava la fortissima sensazione di avere la storia nelle mie mani! Gli inglesi avevano intercettato quasi tutti i messaggi di Supermarina all'Ammiragliato di Rodi, sino a quello drammatico, finale, del 27 agosto 1942, in cui Supermarina chiedeva se qualcuno del personale dello *Scirè* era stato sbarcato prima della partenza per l'attacco e quale fosse esattamente il ruolino dei dispersi.

I documenti della Luftwaffe erano sostanzialmente ordini di ricognizione aerea su Haifa, fino all'ultimo dell'8 agosto, che dichiarava la presenza in porto di due incrociatori, due cacciatorpediniere, cinque navi scorta, quattro navi cisterna e quattro cargo.

A novembre, dopo la spedizione, feci una seconda visita al Public Record Office, in occasione della mia partecipazione a Birmingham all'EuroTek Conference come oratore. Dovevo ancora trovare un paio di documenti d'intercettazione. Li trovai, ma la ricerca fu ancora più fruttuosa della precedente perché, con l'aiuto dell'archivista di Bletchley Park, che mi ero fatto amico, trovai anche due note di servizio del G.C. & C.S., indirizzate all'Ammiragliato, che confermavano la piena conoscenza della missione dello *Scirè*. Queste note erano state fatte sintetizzando le informazioni estratte dalle intercettazioni e mettendole in chiaro per una maggiore comprensione.

Nella nota Segretissima di Servizio Navale (Naval Headline Most Secret N° 388) del 27 luglio 1942 in merito allo Scirè, al punto uno si legge: "Messaggio Decrittato. Il 25/7 istruzioni di natura di particolare urgenza e segretezza devono essere inviate per via aerea da Roma all'ammiraglio italiano a Rodi. Assoluta priorità deve essere dedicata al trasporto via aerea il 4/8 di un ufficiale e sette sottufficiali di marina da Roma a Rodi. Appena arrivati devono essere inviati immediatamente a Lero. Nota: una simile richiesta prioritaria di trasporto aereo di nove fra ufficiali e uomini da Roma a Lero via Rodi fatta il 28 aprile era stata seguita nella notte del 14-15 maggio da un attacco privo di successo di incursori ad Alessandria".

Sostanzialmente, gli inglesi venivano a conoscenza che gli incursori sarebbero giunti per via aerea il 4 agosto 1942 e mettevano in relazione questo messaggio a uno simile precedentemente intercettato nel quale una uguale richiesta aveva dato seguito alla missione GA 4 del comandante Arillo con il sommergibile *Ambra* contro Alessandria. Perciò qualcosa si sarebbero dovuti aspettare da lì a poco.

Nel secondo documento trovato quel giorno, a pagina tre della Nota Segretissima di Servizio Navale (Naval Headline Most Secret N° 392) del 31 luglio 1942, si hanno ulteriori informazioni sulla conoscenza da parte inglese di tutta l'operazione. Infatti vi si legge: "Il Smg. Scirè è approdato a Rodi il 2/8

di una base terrestre o con uno navale il 2/8, poiché se partisse con l'aereo di linea settimanale il 5/8 arriverebbe a Rodi troppo tardi. Durante le operazioni egli sarà in contatto con un non specificato ufficiale tedesco ad Heraklion".

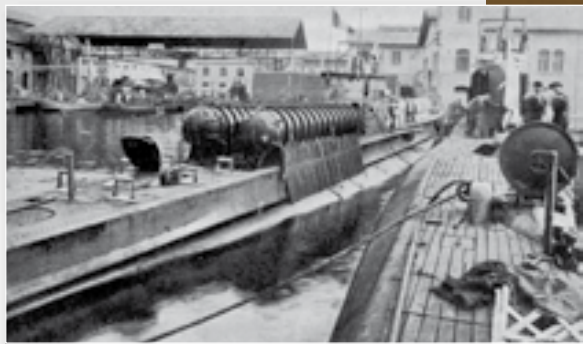
Gli inglesi sapevano praticamente tutto, anche che il comandante Candiani avrebbe diretto l'operazione segreta. L'obiettivo venne compreso principalmente dai messaggi della Luftwaffe, perché Haifa non aveva mai ricevuto attenzioni particolari essendo un porto decentrato. Infatti, in una nota di servizio in calce all'ultimo messaggio intercettato alla Luftwaffe si legge: "Con riferimento al sopracitato, CX/MSS/1257/T7, è stato passato alle H 21,18 del 9/8/42 (seguono diversi alfanumerici in

faticamente l'azione distruttiva, ma per descrivere con esattezza le intenzioni dell'Ammiragliato britannico. Infatti, in documenti trovati sempre in questa ricerca è emerso che, poco dopo il lancio delle sei bombe di profondità dell'*HMS Islay* sullo Scirè morente, non completamente sicuri di aver schiacciato il nemico che tanta paura aveva procurato, Lydekker inviò due cacciatorpediniere, l'*HMS Croome* e l'*HMS Tetcott*, a finirlo "in maniera che la perdita sia sicura", come cita testualmente l'ordine inglese, richiedendo, infine, l'intervento di palombari per verificarne l'avvenuta distruzione.

Fatto salvo che l'allora comandante della Mediterranean Fleet era l'ammiraglio Henry H. Harwood e non Andrew B.



Le catene usate dagli americani per il fallito tentativo di recupero. A lato, lo Scirè con i contenitori degli SLC.



quasi sicuramente in rotta per Lero. N.B.: Lo Scirè è conosciuto per essere stato il sommergibile che ha trasportato gli incursori (human torpedoes) per l'attacco ad Alessandria nel dicembre 1941 e a Gibilterra nel settembre dello stesso anno (Vedi nota di servizio navale 388, para. 1). Il Comandante Candiani è in arrivo ad Heraklion il 1/8 col compito di dirigere una operazione segreta. Egli deve lasciare Heraklion o con un aereo

cifra che indicano la catena di comando inglese) AIC Emergency. Le intenzioni del X Fliegerkorps alle 21,00 dell'8 per il 9 inerenti ricognizione fotografica di Haifa, ricognizione aereonavale di quattro aerei a sud di Creta per 22 gradi verso Porto Said".

Nella mattinata del giorno dopo lo Scirè veniva intercettato e spietatamente affondato poche ore dopo. Lo spietatamente è non solo per rinforzare en-

Cunningham, le dichiarazioni di Arie Eliav e le intuizioni dell'ammiraglio Celeste sulla fine dello Scirè erano più che attendibili e io ne avevo confermato la verità con documenti inconfutabili.

LA GLORIA E LA FINE

Dopo un periodo di comando interinale di Borghese, essendo perito in un'azione il comandante delle forze di superficie, il comando della Decima fu assunto dal capitano di vascello Ernesto Forza, pertanto Borghese poté dedicarsi a

tempo pieno alla pianificazione di nuovi attacchi subacquei. Fu deciso il terzo tentativo di forzare la base principale della Mediterranean Fleet: Alessandria. Nell'Operazione GA 3 si misero in pratica tutti gli insegnamenti e le esperienze acquisite con le precedenti missioni: lo *Scirè* avrebbe usufruito di uno scalo a Lero, utile al riposo dei sommergibilisti prima dell'ultimo salto verso l'obiettivo. Qui sarebbero stati raggiunti via aerea dagli operatori dei maiali e dopo una breve riorganizzazione sarebbero partiti per l'attacco.

Secondo il piano, il 3 dicembre lo *Scirè* salpò da La Spezia e, in tutta segretezza, al largo imbarcò da un pontone i tre SLC di nuova produzione con i numeri di serie 221, 222 e 223. Il 9 dicembre lo *Scirè* ormeggiava a Porto Lago, la protettissima base italiana sull'isola del Dodecaneso; nei giorni 11 e 12 arrivarono gli incursori e il 14 fu preso il mare in direzione delle coste egiziane. Le avverse condizioni meteorologiche indussero Borghese a spostare di un giorno l'azione, che avrebbe avuto luogo nella notte tra il 18 e il 19 dicembre. Dopo sedici ore di navigazione in immersione, alle diciotto e quaranta lo *Scirè* si posò su un fondale di quindici metri a poco più di un miglio dal molo di ponente del porto commerciale di Alessandria, esattamente nel punto previsto dal piano operativo. I due incursori di riserva Feltrinelli e Spaccarelli funsero da civette e uscirono per accertarsi che la via fosse libera. Alle venti e quarantasette furono avviate le operazioni di messa in mare dei maiali e subito dopo i tre equipaggi lasciarono il sommergibile. Il tenente di vascello Luigi Durand de la Penne e il capo palombaro Emilio Bianchi si diressero contro la corazzata *HMS Valiant*, il capitano del G. N. Antonio Marceglia e il palombaro scelto Spartaco Schergat contro la corazzata *HMS Queen Elisabeth*, il capitano A. N. Vincenzo Martellotta e il capo palombaro Mario Marino contro una grossa petroliera che, una volta esplosa, avrebbe dovuto incendiare il porto.

Marceglia e Schergat fecero una operazione da manuale. Alle sei e quarantacinque la *HMS Queen Elisabeth*, di trentamila tonnellate, fu scossa da un'esplosione e si adagiò sbandata sul basso fondale con la chiglia squarciata. Gli uomini gamma vennero fermati in seguito da una pattuglia della polizia costiera egiziana e consegnati alle autorità inglesi.

Altrettanto da manuale fu l'azione della coppia Martellotta - Marino: agganciata correttamente la carica alla petroliera norvegese *Sagona*, di settemila settecentocinquanta tonnellate, alla quale era per caso ormeggiato il cacciatorpediniere *HMS Jervis*, di milleseicentonovanta tonnellate, i due incursori raggiunsero riva dopo aver affondato i mezzi e gli autorespiratori. Furono anch'essi fermati dai poliziotti egiziani e consegnati agli inglesi, ma poco prima delle sei, come cita anche l'ammiraglio Cunningham nelle sue memorie, vi fu una tremenda esplosione che distrusse la *Sagona* e danneggiò gravemente il *Jervis*.

Più tormentata fu l'azione di de la Penne e Bianchi, sulla quale venne girato un film degli anni sessanta, "Affondate la *Valiant*". Secondo il rapporto di de la Penne, a causa di un'avaria il suo mezzo affondò su un fondale di circa quindici metri, a breve distanza dalla corazzata. Riemerso per verificare esattamente la sua posizione, quando tornò giù non trovò più Bianchi, forse colto da un malore, per cui decise di trascinare con uno sforzo sovrumano il siluro fin sotto la chiglia della nave. Raggiunta la superficie, trovò il suo secondo semisvenuto dietro una grossa boa. In realtà Bianchi ha sempre contestato questa versione ufficiale di de la Penne, che considerava riduttiva del suo apporto alla missione. I due incursori furono catturati, portati sulla *Valiant* e, dopo un breve interrogatorio in cui non dissero niente, fatti rinchiudere dal comandante Morgan in una cala nella stiva della nave per fare in maniera che parlassero, minacciati anch'essi dall'esplosione. A dieci minuti dallo scoppio, de la Penne si mise a rapporto e confermò che da lì a pochi minuti la nave sarebbe saltata in aria. Il comandante insistette per sapere dove fossero le cariche, de la Penne non lo disse e Morgan lo fece riportare di nuovo nella cala, dove vide che Bianchi nel frattempo era stato spostato dalla stiva, forse nel tentativo di farlo parlare. Pochi minuti dopo avvenne l'esplosione, che fortunatamente lo lasciò indenne e fece saltare la porta del locale. De la Penne riuscì a salire in coperta su una nave quasi deserta. I pochi marinai rimasti lo osservavano con un atteggiamento di rispetto misto a paura. Sbarcato, fu avviato assieme a Bianchi verso la prigionia.

Un manipolo di uomini portati da un audace sommergibile aveva causato la

perdita di settantamila seicentoquaranta tonnellate di naviglio nemico, fra cui due corazzate, e per di più all'interno della sua più importante base nel Mediterraneo. Uno scacco insopportabile per gli inglesi, il sommergibile *Scirè* della Decima era il nemico da abbattere a ogni costo.

Il 2 aprile 1942, sulla banchina della veleria dell'arsenale della Spezia, lo *Scirè*, l'*U-81* e l'*U-331*, questi ultimi due che rispettivamente affondarono la portaerei *HMS Ark Royal* e la corazzata *HMS Barham*, erano allineati uno a fianco all'altro, con i rispettivi comandanti ed equipaggi schierati in banchina per ricevere le decorazioni al valore in seguito alle eroiche imprese che avevano compiuto. Fu l'ultima volta che il comandante Borghese divise la sua storia con quella dello *Scirè* e del suo equipaggio.

Dopo persistenti pressioni del Ministero affinché assumesse superiori incarichi, l'1 maggio 1943 Borghese sostituì il capitano di vascello Ernesto Forza al comando della Decima Flottiglia MAS e ottenne che a tutti i suoi uomini fosse data l'opportunità di sbarcare ed essere assegnati ad altri incarichi. Dopo quattro missioni a Gibilterra e una ad Alessandria, meritavano il giusto riposo. Ma i suoi uomini non vollero lasciare lo *Scirè*, il cambio del comandante e dell'equipaggio insieme sarebbe stato troppo critico per un sommergibile che ormai era entrato nella leggenda.

Il comando fu affidato a un compagno di corso di Borghese, il triestino Bruno Zelik, al quale oggi la sua città dedica una strada sulle colline prospicienti viale Miramare. Il comandante Zelik era già noto agli italiani poiché aveva recitato come attore, nel suo ruolo di comandante di sommergibili, in un famoso film di propaganda di guerra: "Alfa Tau". Il film fu ambientato alla base della Spezia e narrava in maniera romanzata la vicenda del sommergibile *Toti*. Girato nei primi mesi del 1942, il film uscì nel novembre di quell'anno, tre mesi dopo la scomparsa del protagonista nelle acque antistanti Haifa assieme al suo equipaggio.

Nella seconda metà del 1942, la Regia Marina era già sulla difensiva e l'unica unità d'attacco intenzionata a continuare nelle sue azioni offensive era la Decima Flottiglia MAS. Fu in questo contesto che nacque l'idea dell'incurisione contro il porto di Haifa, nella allora Palestina sotto mandato britan-

nico. Fu ritenuto opportuno utilizzare gli uomini gamma, cioè subacquei che con cariche esplosive sarebbero dovuti uscire dallo Scirè, nuotare per circa un miglio e mezzo, penetrare nel porto di Haifa, minare con cariche esplosive le navi presenti e ritornare a nuoto, per un altro miglio e mezzo, al sommergibile, sperando che fosse sempre lì per recuperarli. Un'impresa titanica!



Foto: E. GALILI

La missione fu denominata SL I e fu interessato per le ricognizioni aeree su Haifa e il coordinamento con le forze tedesche il Decimo CAT (Corpo Aereo Tedesco) della Luftwaffe. Questo, come abbiamo visto, fu il primo errore che portò gli inglesi a conoscere la missione in ogni dettaglio.

In questa operazione fu designato un comandante a terra, il capitano di corvetta Max Candiani, che doveva dirigere l'azione dello Scirè e coordinare le diverse forze aeronavali coinvolte. La sera del 27 luglio il sommergibile, dopo aver caricato tutto l'occorrente, ma senza gli incursori, partì dalla Spezia facendo rotta su Lero, come abbiamo visto. Il comandante Candiani si trasferì via aerea da Brindisi a Rodi il primo agosto, fece scalo a Creta e a Iraklion, incontrò il colonnello von Folkestein, capo di stato maggiore del Decimo CAT. Il 2 agosto lo Scirè attraccò a Lero e Candiani arrivò a Rodi, dove incontrò i primi cinque uomini gamma, già giunti sull'isola. Il 4 agosto giunse il secondo nucleo di sei operatori. Il 5 di agosto erano tutti a Lero, dove fervevano i preparativi della partenza. La sera del 5 il comandante Candiani ritornò a Rodi e la mattina del 6 lo Scirè mollò gli ormeggi per compiere la sua ultima missione. L'operazione era prevista tra la notte del 10 agosto e la mattina dell'11. Durante tutti i giorni di navigazione il sommergibile mantenne il contatto con Rodi, una pratica così

Da sinistra, Mark Feder e Shai Roth. Sotto, Ruberti, di spalle, e il professor Ehud Galili. A sinistra e in basso Galili all'epoca della missione dell'Anteo e l'interno dello Scirè.



dovuta avvenire la notte del 10 agosto, la notte di San Lorenzo, quella delle stelle cadenti. La stella dello Scirè cadde allora, ma sorse quella della sua

leggenda, che ha trovato una collocazione eterna nella storia. Oggi rivive nei ranghi della Marina Militare con la matricola S527: il nuovissimo Scirè è un sommergibile classe U212A, costruito, come il suo eroico predecessore, nei Cantieri Navali di Muggiano, a La Spezia, e, affinché la storia non si dimentichi, varato il 18 dicembre 2004, sessantatré anni

dopo la vittoriosa missione contro Alessandria.

L'OBLIO E IL RICORDO

Durante la preparazione della spedizione lantd era in corso anche la selezione dei partecipanti. Carla Binelli si era resa subito disponibile e i video operatori Ivan Incalza e Silvia Grassini avevano aderito già al tempo del mio viaggio a Sharm dell'anno prima. Poco dopo ricevetti le richieste di partecipazione del fotografo Jurek Lewandowski, dei subacquei Roberto Masucci, Gianni Calandrelli e del trainer Agostino Fortunato. La storia generale dello Scirè era abbastanza nota, la ricerca d'archivio era stata impegnativa. Ora dovevo ricostruire la storia del suo relitto, corposa quanto quella del battello stesso. Ebbi un valido aiuto sia da Agostino che da Gianni. Avevo cominciato a documentarmi da tempo, ma c'erano in merito molte chiacchiere ed era difficile discernere tra la verità e la fantasia.

Di grande aiuto per la ricostruzione postbellica della storia fu la lettura del libro di Sergio Nesi, "Scirè, storia di

un sommergibile e degli uomini che lo resero famoso". Nel viaggio di ricognizione che avevo fatto in Israele mi ero reso conto che lì, in particolare fra i subacquei, ma non solo, il sommergibile era un mito popolare, forse sentito maggiormente che in Italia. Perché?

Uscita dal conflitto sconfitta e dopo una lacerante guerra civile, l'Italia cercò di dimenticare il più possibile le vicende belliche e lo *Scirè* passò nell'oblio. Inoltre, il suo nome, legato indelebilmente a quello di Borghese, risenti delle scelte del suo comandante, che l'8 settembre aveva deciso di continuare la guerra con la Germania aderendo alla Repubblica Sociale assieme alla Decima Flottiglia quasi al completo.

Anche se la localizzazione del relitto era fin dal giorno del suo affondamento ben conosciuta dagli inglesi, il ritrovamento ufficiale è datato 1950 e viene attribuito all'ufficiale delle forze speciali della Marina israeliana Yochai Ben Nun, che poi diventò capo di Stato Maggiore della Marina.

Agli inizi degli anni sessanta, con lo sviluppo della subacquea anche in Israele, il relitto incominciava a essere conosciuto. Perciò la nostra Marina Militare decise di affidare alla ditta di recuperi marittimi Salvatore Perrotta di Genova l'incarico di verificare se il sommergibile fosse recuperabile. L'esito fu negativo. Purtroppo, per ripagare parte delle spese fu smantellato lo scafo esterno, del quale alcune parti andarono al Vittoriano a Roma, al Museo Navale della Spezia e ad altri enti e istituzioni della Marina Militare. Con questi reperti rientrarono in Italia le salme dei due incursori Del Ben e Chersi: Del Ben venne tumulato nel cimitero di Gradisca d'Isonzo (Go), mentre Chersi, ventidue anni dopo, si riunì ai suoi colleghi nel Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari. Sicuramente i tempi non erano maturi per certe sensibilità, ma la mia tesi è che nulla deve essere asportato da un relitto storico, anche di epoca contemporanea. E se proprio lo si dovesse fare, come nel caso che il relitto ricoprì un valore così alto per una nazione, allora bisognerebbe recuperarlo per intero e non cannibalizzato per distribuire i pezzi in vari enti e musei nazionali. Infatti, è amaro e doloroso dover constatare come talvolta importanti reperti non vengano custoditi e valorizzati con la dovuta cura, come nel caso del timone, di un portello e del cassone SLC giacenti nel giardino del Museo Navale della

Spezia fra erbacce e foglie secche.

Della prima missione della Marina Italiana del 1984 ebbi, come ho detto, una iniziale conoscenza dai giornali, ma un approfondimento delle vicende che portarono al suo svolgimento e a quello della successiva missione del 2002 lo seppi sempre nella famosa conferenza dell'ammiraglio Celeste. Le informazioni erano tutte corrette, ma sostanzialmente erano quelle ufficiali. Successivamente, ebbi l'occasione di averne di prima mano nei lunghi colloqui con colui che si rivelò essere il protagonista principale di questa vicenda, il professor Ehud Galili, eminente archeologo subacqueo della Israel Antiquities Authority, il quale non solo partecipò alla nostra spedizione, ma ottenne anche il patrocinio dell'IAA.

Nel 1982, durante un'immersione sullo *Scirè*, Galili, per gli amici Udi, era riuscito con notevole difficoltà a entrare per primo dentro il relitto, nella zona poppiera, quella rimasta integra. Il suo punto di accesso era stato il portellone del boccaporto di caricamento dei siluri, che probabilmente era stato parzialmente aperto dall'esplosione di una delle bombe di profondità. Dentro era rimasto tutto come in quella tragica mattina di quaranta anni prima: oggetti vari, equipaggiamento e, soprattutto, i resti dei corpi dei marinai e degli incursori che lì perirono. Galili rimase fortemente colpito da quella vista e decise di interessare le autorità diplomatiche italiane in Israele, nella persona dell'addetto militare colonnello De Maria.

I primi contatti non furono fruttuosi, la risposta da Roma fu che la Marina considera i relitti come tombe dei marinai colà caduti e che di prassi non è previsto il recupero delle salme. Galili, con il supporto di amici nella IDF (Israel Defence Force), insistette, osservando che il relitto si trova a una profondità non superiore ai trentacinque metri e che sempre più subacquei erano capaci di immergersi a quella quota. Inoltre, come era entrato lui, prima o poi altri sarebbero entrati, e forse non tutti animati dalle sue buone intenzioni.

La risposta fu ancora negativa, ma la faccenda si stava allargando perché la storia dello *Scirè* in Israele era già molto diffusa. Il libro di Borghese, "Decima Flottiglia Mas", era stato tradotto in ebraico col titolo "I diavoli del mare" e aveva avuto un grande successo, soprattutto fra gli appartenenti alla Marina e ai corpi speciali. Le autorità israeliane,

se pur in maniera ufficiosa, avevano fatto sempre il possibile per tutelare quel luogo e si erano sempre opposte a ogni iniziativa di privati mirata al recupero del relitto, incoraggiando altresì l'ipotesi che l'operazione fosse condotta dal governo italiano, il cui atteggiamento, molto probabilmente ispirato alla volontà di glissare diplomaticamente sui fatti inerenti a un sommergibile che aveva combattuto tenacemente in una guerra persa, venne messo in evidenza da una parte della stampa, che scrisse: "Gli italiani non vogliono onorare i loro eroi". Dal 15 gennaio al primo marzo 1984 fu un susseguirsi di articoli su questo tono che furono ripresi anche dai nostri giornali e portarono a interrogazioni parlamentari.

Alla fine, l'allora ministro della Difesa Giovanni Spadolini dette disposizioni affinché fosse predisposta la spedizione della Marina per recuperare le salme dei caduti presenti nel relitto. Dal 2 al 28 settembre successivo i sommozzatori della nave salvataggio *Anteo* recuperarono le salme di quarantadue dei sessanta caduti, tra marinai e incursori, che al momento dell'affondamento erano sul glorioso sommergibile. Trentacinque uomini furono trovati nel locale dei motori termici, uno all'interno della garitta posteriore, ucciso mentre si apprestava all'uscita, e sei nella camera di lancio posteriore. Se abbiamo in mente la descrizione del sommergibile, sicuramente gli uomini si stavano apprestando all'uscita quando furono uccisi dalle cariche di profondità, come le due civette Del Ben e Chersi che erano già in acqua. I sedici uomini a prora erano sicuramente in parte già stati uccisi dalla cannonata che aveva colpito il sommergibile e i restanti finiti dalle cariche di profondità. Il 15 ottobre 1984, dopo quarantadue anni, una parte degli uomini dello *Scirè* ritornò in patria. Un altro capitolo della vicenda si svolse il 17 ottobre 1995 durante la visita della nave *Mimbelli* ad Haifa. In quella occasione Ehud Galili restituì alla Marina Militare italiana la piastrina del sottocapo motorista navale Aurelio Peresson, membro dell'equipaggio dello *Scirè*.

Un altro seguito avvenne nel 2002. Durante una esercitazione combinata della US Navy e della Marina israeliana nelle acque antistanti Haifa, un rimorchiatore oceanico, *L'Usns Apache* (T-ATF 172), della classe Powhatan, pare di propria iniziativa, per motivi addestrativi tentò il recupero del nostro sottomarino. La

notizia fu fatta trapelare da ambienti militari israeliani, che non gradivano l'operazione americana priva di rispetto per un sommergibile così glorioso e per i caduti ancora presenti in esso, dato che nella zona prodiera, quella colpita dalla cannonata e maggiormente danneggiata, sono ancora presenti i resti di sedici uomini, e arrivò al professor Galili, il quale all'epoca ricopriva la carica di direttore del Dipartimento di Archeologia Subacquea dell'Israel Antiquities Authority.

Galili interessò la stampa. Di nuovo in Israele apparvero articoli e titoli che si chiedevano: "Che cosa faremmo noi se la tomba di nostri caduti fosse violata da navi di un altro stato?". La nave Anteo fece, così, la sua seconda missione sullo Scirè, durante

Un subacqueo illumina la targa commemorativa posta sul relitto dello Scirè in ricordo dei suoi caduti, alcuni dei quali si trovano ancora chiusi a prua.



la quale furono rilevati i danni e chiusi di nuovo tutti gli accessi al relitto. La vicenda ebbe un epilogo diplomatico con le scuse formali della US Navy alla Marina italiana. Dissero che non era stata una operazione intenzionale, bensì mirata a disincagliare l'ancora della nave, incocciata accidentalmente sul relitto. Constatammo, durante la spedizione, che così sicuramente non è stato, in quanto il relitto è imbracato a poppa con due grosse catene incrociate, messe lì per un'azione di sollevamento.

SCIRÈ 2008

Alla nostra spedizione, come ultimo componente, si unì mio figlio Jacopo, appena tornato da un impegno di lavoro all'estero. Il gruppo, perciò, era completo e composto da nove italiani e tre israeliani. L'ultimo periodo prima della partenza fu molto intenso: garantiti la partecipazione del professor

Galili e il sostegno dell'IAA, fu ottenuto il patrocinio del Ministero degli Affari Esteri nel quadro delle attività per la promozione e cooperazione culturale internazionale. L'iniziativa è stata incoraggiata e supportata anche dall'Associazione Nazionale Incursori di Marina per diretto interessamento del presidente Brustenga, dal settore tecnico della Federazione Subacquea Israeliana e, in particolare, dal Dan Israel nella persona di Shai Roth. I Training Facility Iantd hanno fornito il personale e il supporto logistico; hanno parteci-

pato: Acquamarina di Marina di Pisa (Pi), CDT di Fidenza (Pr), Blufit di Montebelluna (Tv), Scuola Sommozzatori di Caserta, Teknika di Sharm el Sheik, Tek-Dive di Tel Aviv (quest'ultimo ha provveduto a tutta la logistica per le immersioni sul posto). Le ditte di equipaggiamento per la subacquea tecnica Acquamarina e Dive Rite hanno sponsorizzato la spedizione. Il 22 settembre 2008, la partenza da Roma per Tel Aviv. All'arrivo, sistemazione in una pensione sul porto, un briefing, un'ottima cena e poi tutti a dormire. Il giorno seguente fu dedicato all'assemblaggio e alla preparazione dell'equipaggiamento, all'analisi delle miscele, alla soluzione dei piccoli problemi che via via incontravamo

e a un'interessantissima visita al museo della Marina israeliana.

La mattina dopo era il grande giorno e tutti eravamo impazienti di immergerci finalmente sul relitto del glorioso sommergibile. Al porto ci aspettava la nostra barca: il *Typhoon*. La prima e la seconda immersione furono dedicate al rilevamento esatto dello stato del relitto e alla copertura video fotografica. Agostino era il responsabile dei rilevamenti, coadiuvato da Gianni e Roberto; Jurek era addetto alla fotografia e Ivan e Silvia alla video ripresa.

Il relitto giace sul fondo sbandato verso sinistra di circa venticinque - trenta gradi e orientato da sud-ovest verso nord-est, il corpo principale ha un rilevamento bussola di dieci gradi est, mentre la prua un rilevamento di quarantasei gradi est. La prua dello scafo è perciò svergolata verso est appena dopo la torretta, ma in modo non così

marcato come risulta descritto in alcuni libri. Ciò che rimane dello Scirè si presenta in due tronconi collegati in chiglia in corrispondenza del quadrato ufficiali (quattro metri e novanta centimetri a proravia della torretta), all'altezza dell'ordinata numero settantadue, dove c'è un taglio quasi netto. Del sommergibile rimane la parte resistente dello scafo per una larghezza di circa tre metri e un'altezza dal fondale sabbioso di cinque metri e quaranta. Verso prua, a circa cinque metri di distanza dalla torretta, lo scafo è squarciato per una lunghezza di circa sette metri e mezzo; si presenta collassato verso l'interno, ma integro per una lunghezza di circa quattro metri. A livello dello squarcio di prua, sul lato destro, a poca distanza dal battello, si nota una struttura di ferro a forma di verricello cilindrico. Procedendo ancora verso prua di circa due metri, all'esterno si notano un groviglio di cavi e una lamina di metallo lunga circa due metri e larga un metro, molto probabilmente il resto del sostegno dei cassoni per gli SLC. Ancora due metri verso prua e si vedono due cilindri metallici perpendicolari rispetto al battello.

Il corpo principale ha una apparente solidità strutturale e presenta pochi rottami sul fondale circostante, tutto il piano di calpestio del ponte di poppa è mancante, con a vista la struttura inferiore. Al di sotto del punto di maggior danno, l'opera resistente dello scafo risulta schiacciata e parzialmente assente.

La prua estrema, della quale restano rottami per circa otto metri di lunghezza, risulta molto danneggiata: è collassata per circa tre metri e manca in parte la sovrastruttura esterna. I tubi lanciasiluri prodieri sono esposti e aperti; all'altezza del fondale sabbioso, nel tubo inferiore di sinistra è chiaramente visibile l'ogiva di un siluro; negli altri i portelli dei tubi sono o aperti o mancanti.

L'accesso al compartimento ufficiali è stato sigillato con una piastra metallica che riporta tre caratteri: RIP, in italiano Riposino In Pace, o in inglese Rest In Peace. Nel punto di rottura fuoriescono le tubazioni, ho notato inoltre due aperture quadrate sul lato di sinistra da cui si può agevolmente dare uno sguardo all'intercapedine e dalle quali si può vedere chiaramente la parete dello scafo resistente. La torretta è priva di vela, periscopi e antenna, sulla sommità c'è una targa commemorativa israeliana,

verso prua si vede un passante di circa quaranta centimetri di diametro, in cima sono presenti il portello di uscita sigillato e, sul lato sinistro, una struttura metallica a forma di griglia con cilindro centrale, probabilmente il sostegno del radiogoniometro.

Lo scafo a poppa della torretta, lungo ventinove metri, è particolarmente integro, senza il piano di calpestio del ponte e senza i comparti di trasporto degli SLC, asportati dalla ditta Perrotta nel 1962. A metà distanza tra la torretta e l'estremità della poppa c'è una grossa catena incrociata che avvolge tutto il relitto: è quella piazzata dagli americani

Divers - November 2002.

Nella parte poppiera lo scafo resistente è integro, alla sua estremità si possono notare i due tubi lanciasiluri chiusi e parte del timone di direzione, che risulta parzialmente infangato, mentre manca l'elica di propulsione. Lo scafo esterno, invece, manca, come nel resto del relitto, smantellato sempre dalla ditta Perrotta nel 1962.

Alla terza immersione parteciparono anche il professor Galili e una troupe della televisione israeliana. La giornata fu dedicata alla commemorazione dei caduti, durante la quale venne posata una corona sul relitto. All'uscita dal por-

momento sembrò che i reperti dovessero andare al museo della Fincantieri, a Muggiano, dove era stato costruito lo Scirè, ma Galili, da me informato, mi apparve non contento, perché giustamente riteneva che dovessero essere collocati in un istituto della Marina. Del problema era stato informato anche Giuseppe Castagnini, che era appartenuto al Comsubin, il quale a sua volta aveva interessato il comandante Sergio Mura, anch'egli incursore, che riportò la situazione al comandante del reparto, il contrammiraglio Cavo Dragone.

Alla fine la situazione si sbloccò e fu concordato che avrei dovuto consegnare i reperti al Varignano, durante la cerimonia di acquisizione del basco verde e del brevetto dell'ultimo corso di incursori del Comsubin, dove poi avrebbero trovato degna collocazione nel museo della base, che conserva le tradizioni degli incursori della Seconda Guerra Mondiale. L'onore era molto grande, ma pensavo di non meritarmelo, perciò chiesi al comandante Mura se vi era la possibilità che fosse proprio il professor Galili a fare la consegna. Così, il 9 febbraio 2009, nel quadro della cerimonia di brevetto dell'ultimo corso incursori di Marina, il professor Galili consegnò nelle mani del contrammiraglio comandante il Comsubin i preziosi reperti che avevamo portato in Italia. Alla cerimonia presenziavano anche il presidente del Parlamento, Gianfranco Fini, il ministro della Difesa, Ignazio La Russa, il capo di Stato Maggiore delle Forze Armate e quello della Marina Militare.

Tutto si era svolto per il meglio e soprattutto ero contento della soddisfazione data a un uomo, il professor Galili, che così tanto aveva fatto per lo Scirè e i suoi caduti. Nei miei desideri futuri c'è quello di organizzare una spedizione annuale, o più propriamente un pellegrinaggio, sullo Scirè, con la speranza che sempre più subacquei italiani lo vadano a vedere. La bassa profondità del relitto potrebbe, però, rendere la frequentazione poco controllata e, come avviene per molti altri relitti, la presenza di subacquei non preparati potrebbe accelerarne il degrado. Ciò rende necessaria una adeguata tutela. La fruizione pubblica di un tale relitto deve essere garantita, ma regolarizzata per far sì che non si deteriori troppo e continui a mantenere attuali le gesta e la storia degli uomini che in esso sono caduti.

Fabio Ruberti

I subacquei italiani durante l'ultimo sopralluogo sul relitto del glorioso sommergibile Scirè e, sotto, i componenti delle Iantd Expedition che hanno partecipato alle immersioni.



nel fallito tentativo di sollevamento. A questo livello vi è la presenza di detriti metallici sulla sabbia circostante.

All'estrema poppa si possono distinguere chiaramente i due lanciasiluri con i portelli chiusi; a circa due o tre metri, in direzione della torretta, sporge verso l'alto la crociera con il perno di supporto del timone e si possono vedere chiaramente le due tubazioni per il movimento. Il boccaporto di carico dei siluri a poppa, quello da dove Galili entrò nel 1982, è stato sigillato nel 2002 e vi è stata fissata una targa dai sommozzatori della Marina con la dicitura: SMG SCIRE' R.I.P - Italian Navy

to ci aspettava un sommergibile israeliano che ci salutò, mentre un piccolo battello militare ci scortò fino sul posto d'immersione. Gianni e Roberto erano i responsabili della deposizione della corona, scortati da Galili e dagli altri, mentre i video operatori e i fotografi riprendevano l'evento. Jacopo pulì le targhe in maniera che si potessero leggere chiaramente.

Tornati a terra, Galili ci fece una sorpresa: con un gesto semplice, ma molto toccante, ci donò una pinna e un Aro recuperati in una sua precedente immersione nella parte prodiera dello Scirè affinché potessimo trovar loro una degna collocazione in Italia.

L'EPILOGO E IL FUTURO

La spedizione si era conclusa. Le attività collaterali da svolgere erano le stesse di ogni ritorno a casa: comunicato stampa, seminari e conferenze, eccetera, ma la preoccupazione più grossa restava il giusto collocamento dei reperti regalati dal professor Galili. Avevo contattato alcuni referenti nella Marina Militare, incluso l'ammiraglio Celeste. A un certo